

mera y hermano de la segunda, que acababa de venir de presidio, y á quien no habian hecho otro agravio que el de manifestarle que no le podian mantener en su casa si no las auxiliaba, trabajando para comer como ellas. El monstruo tuvo bastante ferocidad para volver con una moza al cuarto donde se hallaban los cadáveres de su madre y hermana á las 24 horas de cometido el primer crimen, con el fin de añadir otro, robando cuanto allí habia: está segun parece, confeso y aun convicto. El Sr. Rasualdo en cuyo juzgado radica la causa se ha conducido con mucha actividad y destreza. Creemos no tardará mucho en terminar el proceso, y ofrecer una necesaria, aunque terrible, expiación á la vindicta pública, tan atrozmente ofendida.

HABANA 31 DE JULIO.

*Real junta de Fomento.*

*Concluye el artículo inserto en la Gaceta núm. 153.*

Todo el primer invierno en que se dió principio á la obra se empleó en hacer el acopio de materiales, y despues de algunos contratiempos, nos determinamos á mandar á los Estados Unidos por pilotes, que nos fueron entregados de 11 á 12 varas de largo y un pie de diámetro por el precio de 18 ps. cada uno. A penas se habia dado principio á la obra cuando el ingeniero en jefe fue acometido de una larga y penosa enfermedad; sin embargo, aunque con pocos adelantos por la estacion lluviosa en que nos hallábamos, se continuaron los trabajos hasta su vuelta del Norte, adonde fue á restablecerse, y en Agosto los mandó suspender del todo hasta Noviembre, por motivo de las lluvias que ocasionaban diariamente en el rio crecientes, que llenando el encajonado destruian la obra del dia anterior. En Noviembre se volvieron á emprender los trabajos con vigor, y esta es realmente la fecha en la que debemos fijar el principio del puente.

Esta formado de piedra de sillería labrada; y 2,219 cuarenta y dos cienavos varas cúbicas, sin incluir en ellas el costo de los materiales, no han costado sino 7051 ps. y 2 rs., lo que pone la vara cúbica á 2 ps. ochenta cienavos. Todo él estaba concluido en el mes de Marzo inclusa la colocacion de los carriles. Los materiales que han entrado en su construccion se sacaron de la cantera de la Osa; son sillares de dos lechos de uno á dos pies de grueso y de distintos cortes y dimensiones. El arco, cuya bóveda es de dovelas labradas, tiene 50 pies de claro y 12½ de ságit. Viene á coronar toda la obra una balaustrada de piedra de San Miguel con cuatro pilastras, y el barandal se halla á 30 pies de elevacion sobre la superficie del agua. Toda la construccion, á la que asiste tanta fuerza y solidez, no presenta sin embargo á la vista mas que un aspecto de ligereza y elegancia.

En las dos millas en que ahora entramos, se hallan, incluyendo en ellas el puente que acabamos de describir, las mayores dificultades y trabajos mas costosos de toda la línea hasta Güines.

Desde luego nos encontramos con un terraplen de mucha consideracion que era necesario para elevar el terreno al nivel del puente; luego se pasa por una excavacion de 12 pies de profundidad; y en seguida, en el ingenio de Zayas, por un extenso terraplen de 22 pies de elevacion en su mayor altura y que contiene mas de 22,000 yardas cúbicas de tierra. Debajo de este terraplen se ha construido para el desagüe de un arroyo que por allí corre, una buena alcantarilla abovedada con una clase de piedra azulada muy dura y consistente sacada de las excavaciones de las lomas del Retiro. De aquí entramos en una cadena formada de cuatro lomas y tres cañadas, cuya disposicion y comportamiento era tal que fue preciso hacer á aquellas un rebajo de 20 á 30 pies, y en estas un relleno de 30 á 50 para adaptarlas al nivel del camino de hierro. Esta ha sido una de las obras mas trabajosas en atencion á la inmensa cantidad de material que ha entrado en su formacion y á lo dificultosas que se han presentado las excavaciones por la mucha roca que contenian.

Se han echado en esta milla de camino que se extiende desde el rio hasta el Socavon mas de 150,000 yardas cúbicas de tierra. El terraplen mas inmediato al tunel contiene él solo mas de 50,000.

La vista del tunel; llegando por el retiro presenta con la elegancia de su arco morisco un aspecto muy agradable y pintoresco. Ha sido esta tambien una de las obras que mas

trabajo han costado; se dió principio á la excavacion por ambos lados, y se siguió la obra con constancia noche y dia, por espacio de muchos meses hasta que los trabajadores vinieron á encontrarse en el centro. Se ha perforado por ahora solo para una via de carriles; pero podrá despues ensancharse con mucha facilidad, cuando el camino requiera doble carrilería. Tiene 14 pies de ancho, 16 de alto y 325 de longitud. Apesar de lo difícil y costosa que ha sido esta obra, lo ha sido todavía menos que si se hubiese hecho la excavacion por tajo abierto, por el mucho material que hubiera sido preciso extraer adoptando este último plan. Esta bóveda, por su novedad en la isla, y por lo hermoso y pintoresco de su situacion, no puede menos de llamar hácia allí la atencion de mucha gente y contribuir así al aumento de los réditos del camino.

A la salida del tunel por la boca del Sur, nos encontramos con una difícil y costosa excavacion en peña viva muy compacta; tiene sobre su media milla de largo, y por término medio 20 pies de profundidad, con un total de mas de 56,000 yardas cúbicas. En medio de estas rocas se encuentra una cañada que sirve de camino para ir al magnífico ojo de agua de Vento, convertido en un delicioso baño; y á fin de dejar á su dueño el paso libre y franco, se ha construido un elegante puentecito de sillería labrada, con tirantes de quiebra hacha para los carriles. Al atravesar por esta importante excavacion queda atónito el espectador y penetrado de lo mucho que puede hacer el hombre trabajando con empeño y perseverancia.

Desde aquí hasta el rincon toda la obra ha sido comparativamente de mucho mas fácil ejecucion. En toda la parte que comprende el primer proyecto todo está concluido, inclusa la colocacion de los carriles. Abraza la distancia de 15 millas que están diariamente en uso para la conduccion de materiales que se efectúa en carros de carga tirados por mulas que hacen diariamente una travesía de 24 millas.

El observador mas indiferente no puede menos de quedar convencido de la superioridad de los caminos de hierro, con solo ver la operacion diaria del nuestro, en el que una sola mula de la mas triste apariencia conduce, con paso bastante rápido, un peso mayor que el que podrian llevar tres carretas con bueyes; y cuánto mayor no será la impresion que esto cause cuando se vea un locomotor arrastrar con la velocidad de 15 millas por hora un tren de carros con 200 cajas de azúcar, ú otro peso cualquiera equivalente; no contando para producir tanta potencia con mas agentes que un poco de agua y algunas libras de carbon!

Por no hacer demasiado larga esta reseña del camino pasaremos rápidamente sobre su estado desde el Rincon de Güines. La distancia abraza 30 millas de la que una mitad está ya en estado de recibir los carriles. Toda la fuerza se halla ahora reconcentrada en dos ó tres puntos, que son los únicos que ofrecen alguna dificultad: si se quisiesen activar los trabajos podria quedar este año todo el camino expedido hasta Güines; pero de todos modos podemos contar con que lo estará para todo Abril del año entrante.

Para el 15 del próximo Agosto los carriles estarán ya colocados hasta Bejucal, y es de esperar que para todo el mismo mes esten ya en el camino las máquinas locomotrices que hace algunos meses que llegaron; y que se abra al público la comunicacion con Bejucal, la que podrá extenderse á una legua mas cada mes hasta llegar á la villa de Güines. Así veremos progresar simultáneamente la conveniencia del público y la utilidad que tanto á él como á la Real junta ha de proporcionar el camino de hierro, cuyas incontratables ventajas no necesitan mas que darse á conocer para ser debidamente apreciadas. Habana 26 de Julio de 1837.—Excelentísimos Sr. y Sres.—Miguel de Herrera.—Antonio María Escovedo.—Wenceslao de Villa Urrutia.

*Direccion general de caminos, canales y puertos.*

Programa para ejecutar por empresa el nuevo camino que debe construirse desde el puente de Turiellos, en el concejo de Langreo hasta Gijón, con el objeto especial de exportar el carbon de piedra.

*Bases que han de servir de fundamento.*

1º El trazado del camino, dimensiones y formas de las